

ЗИЛ-112С



фото из личного архива В. А. Шавелева



Последняя и наиболее известная конструкция спортивного автомобиля из созданных в лаборатории скоростных автомобилей ЗИЛ. Автомобиль изначально разрабатывался с учетом специфики использования его в кольцевых гонках (ведущий конструктор – В. Ф. Родионов). В конструкции в максимально возможной мере применялись узлы серийной модели ЗИЛ-111, некоторые узлы были взяты от ГАЗ-21. Основу шасси составляла пространственная рама из тонкостенных стальных труб, прошедших термообработку. Кузовные панели были изготовлены из пластмассы и соединены друг с другом при помощи склейки. За прототип при разработке формы кузова, очевидно, была взята модель "Ferrari-250TR" образца 1958 г. Передняя подвеска применена серийная, от ГАЗ-21. Задний мост представлял собой несущую балку типа "Де Дион", редуктор колес выполнен отдельно от которой и укреплен на раме; привод колес осуществлялся полуосями с двумя карданными шарнирами каждая. Балка соединялась с рамой четырьмя толкающими штангами и двумя треугольными рычагами; упругими элементами служили пружины. Крепление колес осуществлялось центральными гайками типа "Рудж-Витворт", что обеспечивало возможность их быстрой замены в ходе гонки. Тормоза всех колес – барабанные с гидравлическим приводом, отдельным для передних и задних колес; барабаны были вынесены к главной передаче. Рулевое управление – от ГАЗ-21 с некоторыми изменениями. Двигатель – ЗИЛ-111, форсированный за счет повышения степени сжатия, изменения механизма газораспределения и установки двух четырехкамерных карбюраторов. Коробка передач и сцепление, как и на предыдущих спортивных автомобилях ЗИЛ, были взяты от ЗИС-110. В главную передачу был встроены дополнительный редуктор с легкосменными парами шестерен, позволявший быстро изменять передаточные числа трансмиссии в процессе настройки под конкретную трассу.

Работа над проектом была начата в 1957-1958 гг., а постройка первого экземпляра ЗИЛ-112С была закончена в 1961 г. Осенью того же года он впервые принял участие в гонках (фото 1). В 1962 г. на нем была предпринята попытка установления рекорда скорости в классе 10 группы I. С этой целью был изготовлен обтекаемый одноместный кузов с прозрачным фонарем, закрывавшим место гонщика (фото 2), а также алюминиевый поддон под днище кузова для облегчения протекания воздуха под ним. Заезды, проведенные в июле 1962 г. на озере Баскунчак, не увенчались успехом, после чего обтекаемый кузов был снят с шасси и вскоре списан за ненадобностью. В кольцевых гонках сезона 1962 г. ЗИЛ-112С стартовал вместе с гоночными автомобилями формулы 2 (свободной).

В 1963 г. был построен второй экземпляр ЗИЛ-112С, отличавшийся от первого дисковыми тормозами всех колес, наличием дуги безопасности за местом водителя, креплением колес пятью обычными гайками и коробчатой формой воздухозаборника на капоте вместо полукруглой (фото 3). Тогда же дугу безопасности получил и автомобиль №1. В том сезоне В. Галкин, выступая на ЗИЛ-112С №1, стал бронзовым призером чемпионата СССР в группе В. В 1964 г. после ограничения рабочего объема двигателей спортивных автомобилей 3000 см³ ЗИЛ-112С участвовали в гонках в формуле 5 (свободной) вместе с более легкими, хотя и менее мощными гоночными автомобилями. С целью максимального снижения массы с автомобилями были демонтированы выхлопные трубы, запасные колеса, часть электрооборудования и т. д. На шасси №1 в 1964 г. был установлен двигатель ГАЗ-13, форсированный до 200 л. с.; внешне это выразилось в отсутствии труб выпускной системы по бокам (фото 4). В сезоне 1964 г. Г. Жарков завоевал бронзовую медаль всесоюзного чемпионата на шасси №2. В следующем году на ЗИЛ-112С №2 был установлен опытный образец двигателя ЗИЛ-114 мощностью 260-270 л. с. Г. Жарков на этом автомобиле в 1965 г. стал чемпионом СССР в формуле 5. По непроверенным данным, в 1967 г. оба автомобиля получили серийные двигатели ЗИЛ-114 мощностью 300 л. с. В 1967-1970 гг. на ЗИЛ-112С Н. Ждановым (на №2), В. Богатовым (на №1) и Н. Разинчевым (на №1) были установлены три всесоюзных рекорда скорости в классе 10 на дистанции 500 м со стартом с места. Помимо этого, в 1969 г. один ЗИЛ-112С (№1) под управлением В. Богатова был заявлен на чемпионат СССР в классе



фото: А. Рогачев

формула 1 (фото_5), однако достигнуть хороших результатов ему не удалось.

В начале 1977 г. оба ЗИЛ-112С были проданы рижскому клубу антикварных автомобилей (ААК). Силами клуба была произведена реставрация экземпляра №2, в ходе которой автомобиль получил фары, а также детали, изначально отсутствовавшие или не соответствовавшие изначально (декоративные колпаки колес, решетку радиатора, лобовое стекло). Кроме того, автомобиль был выкрашен в ярко-красный цвет вместо традиционной бело-голубой окраски заводской команды (фото_6). С 1989 г. этот автомобиль является экспонатом Рижского Мотормузея. Позже он был перекрашен в белый цвет и в таком виде экспонируется в музее в настоящее время (фото_7). ЗИЛ-112С №1 вскоре после покупки его клубом серьезно пострадал в аварии в ходе пробного заезда в Бикерниеки. Ремонт его произведен не был и, хотя в 1989 г. он также был передан в Мотормузей, никогда там не экспонировался. В 1993 г. этот автомобиль был продан частному коллекционеру и в настоящее время находится в Швеции, ожидая полноценной реставрации.

	1961 г. (№1)	1962 г. (рек.)	1963 г. (№2)	1964 г. (№1)	1965 г. (№2)	1967 г.
Масса, кг:						
сухая	1200	1130	?	?	?	?
снаряженная	1400	?	1400	1400	1450	1450
полная	?	?	?	?	?	?
Максимальная скорость, км/ч	260	270	260	?	270	?
Двигатель:						
Марка и модель	ЗИЛ-111	ЗИЛ-111	ЗИЛ-111	ГАЗ-13	ЗИЛ-114	ЗИЛ-114
Компоновка	V-образный	V-образный	V-образный	V-образный	V-образный	V-образный
Число цилиндров	8	8	8	8	8	8
Число тактов	4	4	4	4	4	4
Клапанный механизм	ОНV	ОНV	ОНV	ОНV	ОНV	ОНV
Диаметр цилиндра, мм	100	100	100	100	?	108
Ход поршня, мм	95	95	95	88	?	95
Рабочий объем, см ³	5980	5980	5980	5526	6400	6959
Степень сжатия	10,5	10,5	10,5	9,3	?	10,5
Мощность, л. с. (при об/мин)	240 (4000)	240 (4000)	240 (4000)	200 (4000)	270 (4300)	300 (?)
Расположение	переднее	переднее	переднее	переднее	переднее	переднее
Марка и модель карбюратора	К-85	К-85	К-85	?	?	?
Число карбюраторов	2	2	2	?	?	?
Число передач	3	3	3	3	3	3
Шасси	трубч. простр. рама	трубч. простр. рама	трубч. простр. рама	трубч. простр. рама	трубч. простр. рама	трубч. простр. рама
Габариты, мм:						
Длина	4200	5000	4200	4200	4200	4200
Ширина	1640	1626	1640	1640	1640	1640
Высота	915	1350	?	?	?	?
Колея передних колес, мм	1350	1350	1350	1350	1350	1350
Колея задних колес, мм	1350	1350	1350	1350	1350	1350
База, мм	2600	2600	2600	2600	2600	2600
Тип передних тормозов	барабанные	барабанные	дисковые	барабанные	дисковые	дисковые

Тип задних тормозов	барабанные	барабанные	дисковые	барабанные	дисковые	дисковые
Передние шины	7,00-16"	7,00-16"	7,00-16"	7,00-16"	175-15"	175-15"
Задние шины	7,00-16"	7,00-16"	7,00-16"	7,00-16"	175-15"	175-15"
Передняя подвеска	независимая, пружинная	независимая, пружинная	независимая, пружинная	независимая, пружинная	независимая, пружинная	независимая, пружинная
Задняя подвеска	зависимая, типа "Де Дион"	зависимая, типа "Де Дион"	зависимая, типа "Де Дион"	зависимая, типа "Де Дион"	зависимая, типа "Де Дион"	зависимая, типа "Де Дион"
Объем топливного бака, л	120	120	120	120	120	120

← Советские спортивные автомобили

© 2003-2018, А. А. Рогачев